Treść numeru: „Na pełnym gazie“, „Lotnictwo polsk e w locie Małej Ententy“, „Autocmentarze w Rosji Sowieckiej“; Bogate rubryki: „Sygnalizujemy“, „Na wirażu“, „Tragiczne wypadki“, feljetony i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

30 GR.

AUTOLOT P. K O. 16,940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TELEFON 85-68

Rok I. | 24 Lipiec 1928 r. | Nr. 6



I raid naokoło Francji, francuskiej grupy wywiadowczej. W środku grupy komendant pułk. Marchetti. 13 płatowców przebyło w 48 godzin 2000 klm. bez wypadków.

UPRZEJMOŚĆ czy ŚLAMAZARNOŚĆ?

W niedzielę o godz. 5 pp. major francuski Paris rozpoczął lot przez Atlantyk na hydroplanie „La Fregatte“.

Na hydroplanie pomieszczono zbiorniki na 5000 litr. benzyny i aparat radjonadawczy.

O godz. 2 rano lotnik francuski wylądował na wyspach Azorskich i w chwili oddawania numeru naszego pod prasę, odbywa dalszy lot do New-Yorku.

Niewiadomo czy lotnicy polscy Idzikowski i Kubala, wzorem Lindberga i Chamberlina, dali pierwszeństwo francuzom w próbowaniu lotu z Europy do Ameryki, czy też opóźnili swój start przez ślamazarność. W każdym razie, życząc powodzenia lotnikom francuskim, musimy na pocieszenie ambicji lotniczych polskich dodać, że lot Idzikowskiego i Kubali (oby doszedł szybko do skutku!) MA SIĘ ODBYĆ BEZ LĄDOWANIA NA WYSPACH AZORSKICH.

Lotnictwo polskie w locie Małej Ententy.

W roku ubiegłym z inicjatywy Aeroklubu królestwa S.—H.—S. odbył się lot okrężny Małej Ententy i Polski, w którym załoga polska w osobach por. pil. Żwirko i kpt obs. Popiela *osiągnęła najlepszy czas ogólny*, lecz inne postanowienia regulaminu spowodowały, że wymienieni w ogólnej kwalifikacji *uzyskali drugie miejsce*.

Lot ten ma być organizowany rok rocznie kolejno przez każde z państw, należących do Małej Ententy, a później przez Polskę, to też w r. b. zaszczyt zorganizowania lotu przypadł na dolę Czechosłowacji, w roku przyszłym urządzi go Rumunja, a w roku 1930-ym i Polska.

Konkurs, organizowany w r. b. przez aeroklub Czechosłowacji składa się z 3 ch części:

1) próba eliminacyjna szybkości na podstawie 5 przebytych kilometrów.

2) Lot na przestrzeni Praga—Kraków—Warszawa—Lwów—Jassy—Bukareszt—Belgrad—Bratisława—Praga, wynoszący 2917 klm. 152 mtr. w linji powietrznej z lądowaniami, obowiązującemi we wszystkich powyżej wymienionych miastach.

3) Próba kwalifikacyjna, polegająca na osiągnięcie 5000 metrów.

Konkurs ten jest przeznaczony wyłącznie dla pilotów wojskowych, służących czynnie, wzg. rezerwowych, przyczem udział poza konkursem jest niedopuszczalny. Każde z państw biorących udział może wysłać 6 płatowców dwumiejscowych typu wojskowego. Mogą to być prototypy lub płatowce seryjne.

Klasyfikacja współzawodników zostanie dokonana według ilości osiągniętych punktów, obliczonych na podstawie formułki specjalnej. Zwycięzcą zostanie ten, kto osiągnie największą ilość punktów.

Jak się dowiadujemy *polskie lotnictwo wojskowe będzie reprezentowane przez 6 płatowców* i z dumą podkreślamy, że w tem mają być 4 płatowce oryginalnej konstrukcji polskiej. Będą to płatowce konstrukcji inż. *Zalewskiego* z silnikiem 450 MK i konstrukcji inż. *Rudlickiego* z silnikiem 550 MK.

Oddawna już latamy na płatowcach, wykonanych *całkowicie w kraju*, lecz według wzorów obcych, a w konkursie Małej Ententy i Polski *nasze, naprawdę polskie ptaki* wystąpią przed forum międzynarodowem.

B. J.

Autocmentarze w Rosji Sowieckiej.

W państwie związku sowieckich republik od kilku miesięcy daje się zauważyć intensywną pracę w kierunku rozwoju mechanicznych srodków transportowych przy jednoczesnem ulepszeniu i rozszerzeniu sieci dróg. Dzięki wybitnemu poparciu władz rządowych w październiku roku zeszłego powstało stowarzyszenie społeczne pod nazwą *„Awtodor“*, mające na celu jaknajszersze rozpowszechnienie i spopularyzowanie samochodu, a także pociągnięcie ludności do budowy i ulepszenia dróg. Rosja Sowiecka, zajmująca olbrzymią połać Europy i Azji, posiada *zaledwie 19 tysięcy samochodów*, z których nowych około 4 tysięcy. *Reszta zaś nadaje się raczej na szmelc, niż do celów komunikacji.* Dotychczasowa polityka handlowych przedstawicielstw bolszewickich, rozrzuconych po całym świecie w dziale zakupu samochodów, traktorów i innych mechanicznych środków transportowych pozostawiała wiele do życzenia: różnorodność zakupionych systemów uniemożliwiała tworzenie warsztatów remontu i utrudniała zaopatrzenie w części zamienne. Awtodor podjął energiczną walkę z dotychczasową polityką zakupów, która doprowadziła do tego, że na ulicach miast niemal każdy spotkany samochód był innej marki, a w państwowych i kolektywnych gospodarstwach rolnych wskutek zakupu traktorów rozmaitych typów i systemów w przeciągu bardzo krótkiego czasu powstały *„autocmentarze“* t. j. zwaliska uszkodzonych bezużytecznych maszyn. Bolszewicy zaczęli zdawać sobie sprawę, że w tych warunkach trudno jest mówić o uprzemysłowieniu kraju i niemożliwem będzie zaopatrzyć armję w niezbędne środki transportowe na wypadek przyszłej wojny. Wobec tego Awtodor rozwinął energiczną akcję w kierunku zwalczania analfabetyzmu technicznego ludności, krzewienia wiedzy samochodowej, której brak zastraszający godzi w siłę obronną państwa sowieckiego.

Dla zilustrowania stosunków, panujących w tym kraju przytoczę w tłumaczeniu charakterystyczny fakt, podany przez p. Pogodina w jednym z ostatnich numerów miesięcznika „Za rulem“ (Przy sterze). W gubernji Samarskiej związek kooperatyw nabył motocykl. Prezes zarządu, pragnąc udowodnić, że wspaniale panuje nad maszyną zaczął jeździć wokoło wag państwowych, znajdujących się na środku placu. Początkowo wszyscy byli tem zachwyceni i tłum widzów gorąco oklaskiwał prezesa, lecz, ponieważ jazda trwała dość długo przy zwiększającej się szybkości, tłum zaczął wołać: „dość już — wierzymy, że umiesz jeździć“. Prezes czerwony na twarzy, zemocjonowany szybką jazdą, manipulując rozpaczliwie przy motocyklu, zataczał coraz szybsze koła... Było coś niesamowitego w tej opętańczej jeździe, bo prezes, zgubiwszy czapkę, jak widmo krążył przed widzami. Członkom zarządu kooperatywy zdawało się, że ich prezes oszalał. Jakiś pies spróbował dopędzić motocykl, lecz, wykonawszy parę okrążeń, *padł z wycieńczenia* i zawył żałośnie. Nie wiadomo jak długo trwałaby ta scena, gdyby ktoś z tłumu nie ryknął: *„Ludzie, dawajcie sieci“*. Istotnie przyniesiono sieci rybackie, przeznaczone do połowu dużych ryb. Kilkunastu chłopa rozstawiło sieci na drodze oszalałego motocyklisty i w ten sposób ujęto go. Rzecz oczywista, że niefortunny sportowiec przewrócił się, rozwalił nos i jęknął z głębi zbolałej piersi: „Zapomniałem, jak się go zatrzymuje.. djabła“.

Przewrócony motocykl w dalszym ciągu gwałtownie poruszał kołami...

Bez komentarzy!

B. J-cki.

Sygnalizujemy:

Dział sportu samochodowego.

Rozpoczynany z numerem dzisiejszym „Autolotu“ *stały dział sportu samochodowego* p. t. *„Na pełnym gazie!“* powierzony jest przez redakcję „Autolotu“ wybitnemu fachowcowi w dziedzinie sportu automobilowego i autorowi wielu artykułów i feljetonów sportowych w prasie polskiej i czasopismach zamieszczanych *p. MARJANOWI KRYNICKIEMU*.

Gdzie uczyć kierowców.

Z początku debatowano nad tem, że nauka kierowania winna się odbywać poza miastem, żeby nie stwarzać w śródmieściu okoliczności sprzyjających różnym wypadkom. Teraz czytamy, że kierowca uczyć sie winien właśnie w największym ruchu śródmiejskim —bo cóż z tego, że poprowadzi maszynę na pustej szosie, jeśli w zgiełku śródmieścia *straci głowę zupełnie*.

Powtarzamy wobec tego poraz drugi — *nauka jazdy powinna się odbywać w mieście, na mało ruchliwych placach i ulicach.* W miarę postępów, kierowca—nauczyciel pozwala uczniowi samodzielnie wracać przez śródmieście do garażu. Odpowiedzialność winna całkowicie obarczać kierowcę nauczyciela. Notomiast —rzecz oczywista odpowiedzialności żadnej nie ponosi egzaminator.

Walka samochodu z koleją żelazną.

W swoim czasie kolej żelazna zabiła dyliżans i zrujnowała wszystkie przedsiębiorstwa, które żyły z dochodów, jakie dawała *droga*. Auto wzięło teraz *odwet* na kolei żelaznej: już w Stanach Zjednoczonych frekwencja kolejowa od roku 1920, *spadła o 25 proc.* a w Anglji *straty kolei żelaznych* z powodu wprowadzenia i rozwoju komunikacji autobusowej wynoszą w pierwszej połowie roku bieżącego około *180.000.000 złotych*. Podobne zjawisko zanotowano w Niemczech i we Francji.

Koleje żelazne we Francji, broniąc się przed tym *zwycięskim pochodem automobilu*, obniżyły o 20 proc. cenę miejsc siedzących i o 50 proc. dodatek od miejsc sypialnych. Pozatem *obniżono poważnie koszt przewozu samochodów* osobowych, z którymi nie chcą się ich właściciele rozstawać, udając się na willgjaturą.

Najdotkliwszą konkurencję sprawia kolejom francuskim komunikacja samochodowa na *dystansach małych* do *100* kilometrów.

Biedne autobusy.

Biedne są autobusy warszawskie i niewiadomo, jak długo potrwają z tem zgrzytaniem przy zmianie biegów i przeciążaniem tylnego pomostu. Nietylko zresztą autobusy się skarżą; wszystkie przystanki są tak pełne pisku i wycia hamulców, że przechodnie zatykają sobie uszy. Na dobitkę Magistrat warszawski uważając się za magistrat wyjątkowy (słusznie zresztą) **odmówił** Komisarjatowi Rządu **zarejestrowania** autobusów. A komisarjat rządu grozi **wstrzymaniem** ruchu autobusowego—również słusznie—gdyż **jest odpowiedzialny** za całokształt ruchu ulicznego w Warszawie i musi kontrolować **wszystkich kierowców**. Powoływanie się na tramwaje, które mają swój stały tor i motorniczych, którzy ruszają z miejsca i hamują naprzemian **na swoich clasnych szynach** nie miałoby tu sensu; motorniczy nie jest kierowcą i nie posiada możności ani okazji jeżdżenia po **całej jezdni**. Tem samem—nie przeszkadza i nie wywołuje zamętu na jezdni.

Rzecz inna, że wzorem miast Zachodu tramwaje mają i tak wkrótce wyemigrować na przedmieścia i śródmieście zaroi się od autobusów Więc jakże byłoby bez rejestracji i kontroli?

Żydzi puławscy urządzają „pogrom“ szoferowi.

Jedna z naszych pięknych czytelniczek — sportsmenek pisze do nas z Puław m. in. co następuje:

„Kochany Autolocie! Jest dziewiąta rano jest to zdaje się jedyny moment — kiedy „mam czas“ napisać list. Chcę Ci opisać naszą ostatnią przygodę.

Otóż 13-go, w piątek, przyjechaliśmy „Tatrą“ do miasta—ja, Mania i Dziutka. Ja musiałam być u dentystki, więc one miały pojechać na pół godziny na spacer, w stronę Dęblina. Ale odjechali od rogu Lubelskiej parę kroków, (szofer dopiero zmienił na trzeci bieg) gdy zagrodziła im drogę furmanka. Szofer bez przerwy dawał sygnał, aż wóz zjechał, ale z za wozu wyskoczyło żydziątko i pobiegło za autem i w pędzie uderzyło głową o tylne skrzydło. Oczywiście upadło, szofer zatrzymał się i chciał *tyłem podjechać* do dziecka, ale zrobił się momentalnie wrzask straszny i z tuzin żydów z krzykiem „przejechali, zabili“ — rzuciło się na auto. Szofera złapali za ręce, kierownicę mu wydarli i *zaczęli go poprostu dusić i bić*. Mama siedząca z tyłu usiłowała przedrzeć się przez tłum, który odrazu się utworzył, żeby biedz po policję, a Dziutka, przy szoferze mało się nie zadusiła, bo żydzi przez nią skakali na szofera. Ja usłyszałam ten cały wrzask, wybiegłam, patrzę, że przez tłum się nie dostanę do auta, więc lecę po policję, Mama też się wydostała i z rozwianymi połami palta pędzi. *Policja szła sobie wolnym krokiem*; dopier jak krzyknęłam, że zabiją szofera — popędzili *Żydzi byli tak roznamiętnieni, że trzech policjantów musiało ich szablami płazować*, żeby dojść do auta, za nimi ja i Mama. Szofer walczył, a jemu pomagało trzech chłopów, którzy z krzykami *„będziecie żydzi naszych bili“* — odpędzali ich batami. (Dzień był targowy). Szofer mówi, że żeby nie ci chłopi, toby go *zadusili*. Potem przyjechaliśmy do policji, spisali protokół. *Dziecko* zaś — okazuje się — *stłukło sobie tylko łokieć*!

Naprawdę *oni są strasznie rozpanoszeni, ci żydzi A policja zjawia się zawsze późno!*

Zła byłam jak piekło, i żadnemu żydowi nic nie daruję. Żałuję, że mnie tam na aucie nie było, bobym złapała choć poduszkę od siedzenia i bym „tłukła“.

* * *

Wczoraj byliśmy w *Nałęczowie*, dwoma autami, skręca się do Kozłowa, boczną drogą. *Droga okropna*, góry, doły, a od stacji Nałęczów do zakładu jeszcze *dotychczas nie skończona* szosa i auta muszą jechać na Wąwolnicę, po *okropnych drogach*. Tatra ciągle na 3 i 2 biegiem musiała jechać“.

Autobus wiślany.

Notujemy inicjatywę dość śmiałą: ma powstać nowa komunikacja—*motorówkami w zdłuż Wisły* — łącząca mosty Kierbedzia i Poniatowskiego. Bardzo pięknie! Wisła, choć nieuregulowana, jest terenem zupełnie prawie niewykorzystanym, jako arterja w ruchu stołecznym. Należałoby tylko domagać się udostępnienia wybrzeża wiślanego, które i od warszawiaków i od mieszkańców Pragi odgrodzone jest czem się da: i zwałami piasku lub śmieci, parkanami, płotami, ścianami, skarpami, plażami i t. p.

Statystyka lotnicza.

Wydział Lotnictwa M. K Komunikuje następujące dane statystyczne o dokonanych lotach i przewozach na linjach cywilnej żeglugi powietrznej w czerwcu 1928 r.

1) dokonano lotów przewidzianych i dodatkowych ogółem 336.
2) dokonano lotów średnio dziennie 15
3) płatowce przeleciały ogółem km. 127.075.
4) sredni lot wynosił km. 329.
5) przewieziono podróżnych ogółem 778.
6) na 1 lot przypada podróżnych średnio 2.
7) przewieziono ładunków ogółem kg. 27.130.
8) przewieziono korespondencji pocztowej kg. 3.843
9) na 1 lot przypada ładunków poczty kg 70.
10) ogólna waga dokonanych przewozów w kg 97.103.
11) na 1 lot przypada ogólnej wagi przewozów w kg. 259.
12) ilość przewiezionych pasażero-kilom. 256.125
13) „ „ kilogramo-klm. ładunków 8.905.556.
14) ilość przewiezionych kg. klm. (wliczając pasażerów po 85 kg. poczta, bagaż ręczny i towary 31.967.263.

Polska na 8 miejscu.

Według zestawienia pisma francuskiego „L'Avion", europejska sieć lotnicza wynosi 49.454 klm.

Na pierwszem miejscu stoją Niemcy z siecią 17.706 klm, dalej następują: Francja — 11940 klm., Holandja—2,726 klm., Włochy— 2.235 klm., Anglja — 1.920 klm., Szwecja — 1.595 klm., Austrja—1.495 klm, **(Polska na 8 miejscu) — 1.287 klm.** Szwajcarja - 1285, Rosja — 1.205, Danja — 960, Czechosłowacja — 732, Węgry — 506, Hiszpanja —321, Albanja —220, Rumunja — 200 klm.

Pozatem szereg państw posiada linje **obsługiwane wspólnie.** Niemcy, Austrja i Czechosłowacja obsługują wspólnie 545 klm, Niemcy z Francją 916 klm. Niemcy ze Szwajcarją 640, Włochy z Austrją 510, Szwecja z Finlandją 415 i Estonja z Finlandją 85 klm.

Dokąd kroczy lotnictwo fracunskie?

Otwarta niedawno paryska wystawa lotnicza (Salon de l'Aéronautique) uderza oko widza przedewszystkiem **zwycięstwem jednopłatowca o grubem skrzydle.** Monoplany takie wystawili m. i.: Potez, Livré et Olivier, Caudron. Ble'riot, Wibaud, Savoia i Fokker. Od wielkich, kilkomotorowych torpedowców— aż do awionetek malutkich — **tryumfują jednopłatowce.** Małe 40-konne monoplany Caudrona znalazły nabywców prywatnych.

Zajęcie wzbudza **typ** Blériota 127 o dwu 500-konnych motorach Hispano, dający pułap 8.100 m i szybkość 230 klm. na godzinę. 3 mitraljezy ulokowane są tak, że nie mają **pól martwych.** (Również bronić się może przeciw każdemu przeciwnikowi, skądkolwiek napadającemu, włoski olbrzymi jednopłatowiec o 4-ech karabinach masz. — „Savoia").

Dział hydroplanów francuskich przedstawia się ubogo.

Druga tendencja lotnictwa francuskiego, usiłującego podźwignąć sie z powojennego upadku—to budowanie samolotów **metalowych,** a zatem odpornych na działanie atmosfery, trwałych i solidnych — w przeciwieństwie do niedługowiecznych konstrukcji drewnianych. **Wśród tych metalowych maszyn**—wprowadzonych niechybnie pod wpływem i wrażeniem sukcesów Junkersa i Dorniera — wystawa posiada: poza angielskim „Bristolem" ze stali, francuskie metalowe: Pau han-Pillard (korpus stalowy, szkielet z duraluminium falowanego); Mureaux (całkowicie z metalu), Nieuport (cały z metalu), hydroplan budowany (narazie jest w modelu) z metalu przez Nieuport-Delage'a, wreszcie cały z metalu olbrzym S.E.C. M., Amiot, na którym lecą (lecą...!) przez Atlantyk oficerowie polscy, Kubala i Idzikowski.

Dalej — prócz szerokiego, pojedyńczego skrzydła i tendencji do konstrukcji metalowej—lotnictwo francuskie, reprezentowane w salonie, ma następujące skłonności:

1) umieszczać zbiorniki benzyny i oliwy w skrzydiach.

2) mocować motory tak, aby łatwo się dawały demontować,

3) używać śmigła metalowego (Levasseur),

4) stosować hamulce,

5) pozwolić na dostęp do motoru podczas lotu,

6) zastąpić koła gąsienicą (Vinay)

Jednem słowem—sensacji i nowości narazie brak...

S. F. V. Issy-France. (List z dnia 12.7)

Redakcja „AUTOLOTU"
w Warszawie.

Zauważyliśmy z zaciekawieniem w numerze 3 „Autolotu" z dnia 3 bm. artykuł, umieszczony na str. 3 *dotyczący raidu,* który dopiero co został uskuteczniony przez oddział 34 pułku lotniczego francuskiego.

Mamy przyjemność Panu zakomunikować, że aparaty, które brały udział w tym raidzie były zaopatrzone w silniki LORRAINE 450 HP., zaopatrzone w nasze magneta z obracającym się magnesem: Cobaltos HR.—12.

Te nowe Cobaltos zostały poprzednio wypróbowane podczas próbnego lotu, dokonanego pod kierownictwem Komendanta Weissa. a *lot naokoło Francji został uskuteczniony* przez małą eskadrę wywiadowczą *pod kierownictwem pułk. POLI MARCHETTI.*

Ci oficerowie wyrazili nam swoje zupełne zadowolenie, gdyż przez cały czas lotu nie mieli żadnego wypadku z temi Cobaltos.

Prosimy bardzo o umieszczenie w *„Autolocie"* wzmianki, dotyczącej raidu naokoło Francji.

W załączeniu przesyłamy fotografję oficerów i mechaników, którzy brali udział w locie naokoło Francji w dniu 6 i 7 ub. m.

Raczą WPanowie przyjąć wyrazy szacunku i t d.

Dyrekcja fabryki
S. E. V.

KOCIE ŁBY.

Zapragnąłem dnia pewnego
ujrzeć pola w zbożach złote...
Pojechałem samochodem,
powróciłem — na piechotę.
Co najgorsza, nawet wcale
złotych pól nie oglądałem.
„Nawaliła" mi opona
już pod kolejowym wałem.
Ze smutnego doświadczenia
wam pożytek mieć pozwolę:
Kto wyjechać chce z Warszawy,
niechaj jedzie nie przez Wolę.
Popatrzyłem okiem łzawem
na z „łbów kocich" jezdnię
cudną...
O, stolico! o, syreno!
jakże cię opuścić trudno!
W środku miasta — wilcze doły,
na przedmieściach — lisie wnyki...
Ci, co „kocie łby" tak lubią,
warci kociej są muzyki!

Ajax.

Na wirażu...

Umarli mòwią...

O czem najwięcej się mówi? O tragedjach i wielkiej i małej: tragedji wielkiej, arktycznej wyprawy jen. Nobilego i tragedji małej, finansowej podróży bankiera Loevensteina. Ta druga tragedja otoczona była niesamowitemi nastrojami i otrzymała finał ponury coprawda, lecz równie groteskowy, jak całe życie Loevensteina. W chwili, gdy prasa całego świata pełna była najdziwaczniejszych domysłów i zagadek, gdy karjerę belgijskiego czy kosmopolitycznego miljonera porównywano do najcudaczniejszych karjer świata - właśnie w tej chwili kraby kanału La Manche poczęły krajać kleszczami twarz utopionego władcy giełdy, mocarza przemysłu, szefa trzech tysięcy urzędników, genjalnego sztukmistrza w świecie finansów. Świat ten przez lata całe rozplątywać będzie misternie pogmatwany kłąb interesów człowieka, który o kwadrans zawcześnie otworzył drzwiczki samolotu — zawsze i wszędzie się śpiesząc. Panika ogarnęła giełdy, akcjonarjuszy, maklerów, dyrektorów, rentjerów i aferzystów.

Czyż to jeden tylko cesarz Wilhelm, wysyłając oddziały niemieckie na stłumienie powstania chińskich bokserów, poradził swym rycerzom: „Zabijajcie ale tak, zeby czuli, że umierają!?"

Loevenstein—sam jeden - wybrał inną formułę — już w niespodziewanej drodze do Wielkiej śmierci: „Zabijam się — ale tak—że poczują, jak umieram".

Co do tragedji „Italji", to ocalałym członkom jej załogi premjer włoski Mussolini zabronił kategorycznie mówić cośkolwiek komukolwiek o szczegółach katastrofy. Wszyscy ocaleni jadą już do Włoch, do Nervi — zkąd zapewne świat otrzyma uzgodnione relacje o tragedji. Tymczasem ajencje telegraficzne rozesłały dwa zdjęcia: Nobile wesoły i uśmiechnięty—przed wyprawą i Nobile zbolały na poduszkach w kabinie „Citta di Milano"—po wyprawie. Budzi to litość i — bądź co bądź — w związku z milczeniem, nakazanem załodze—spowoduje, iż razem z nią i cały świat przestanie mówić o dowódcy, który opuścił swą załogę.

Zato będą mówili o tem umarli: Skandynawowie Amundsen i Malmgren i Dietrichusen, francuzi Guilband i Valette i Cuverville — i zaprzepaszczeni włoscy członkowie wyprawy. *Twos.*

MIESZANKA RYCHTERA

Wyniki z raidu czytano w całym garażu z niezmiernem zainteresowaniem i komentowano je na swój sposób. Słuchano chętnie wszystkich uwag i urabiano sobie opinję o kierowcach i o poszczególnych markach wozów.

Nie słuchano tylko co mówi Wiktor z Chevrolety, ponieważ był to mruk, który bardzo rzadko się odzywał, a przytem chłop trochę głupawy, który nigdy nic mądrego nie powiedział. Ot, taki taksówkowy Roch Kowalski, który przytem wypić sobie nieraz lubił.

Zachwycano się Liefeldtem, Potockiemi, a o Rychterze, jako człeku wielce znajomym i bardzo lubianym, mówiono ze specjalnem zainteresowaniem.

— A wiecie o jego mieszance, którą używał przez cały czas raidowy — pytano? —

— Tak — tak odpowiadali znawcy: spirytus pół na pół z benzyną — świetna to rzecz i trzeba ją kiedy wypróbować.

Pogawędka rychło się skończyła, ale wieczorem jedna z maszyn nie wyjechała na miasto, bo szofer leżał bez duszy i wśród mdłości przewalał oczami.

Był to Wiktor z Chevrolety.

Nad ranem zjechali zmienniki i pytali się go co mu jest, bo chłop z figury i zdrowia był jak niedźwiedź i nigdy nie chorował.

— Co ci to? badali go.

— To ten Rychter — mówił chory — tak mnie urządził.

— Jakto?

— Mieszankę jego wziąłem i patrzcie co jest.

— W karburator ci strzelało pewno, boś go nie przeregulował?

Ale Wiktor oburzył się.

— W jaki karburator — co gadacie, w brzuchu mi strzelało i cały żołądek sobie rozregulowałem. Więcej tego świństwa do ust nie wezmę....

Pokiwali nad chłopem głowami i zrozumieli, że i ze smarowaniem mu kiepsko, bo kto niema oleju w głowie, ten mieszankę Rychterowską do brzucha leje...

Tees.

Na pełnym gazie!

Wielka Nagroda Belgji. Wielka Nagroda Niemiec. Rekordy.

Do rzędu najtrudniejszych zawodów automobilowych należą konkursy wytrzymałości w jeździe dwudziestoczterogodzinnej. Polegaja one na tem, że samochody jeździć muszą w kółko w ciągu całej doby po zamkniętym obwodzie szosowym, starając się przebyć w wyznaczonym czasie jaknajwiększą ilość kilometrów. Konkurs wytrzymałości jest to zatem morderczy wyścig, który sprawność samochodów i kierowców poddaje niesłychanie ostrej próbie.

Nic zatem dziwnego, że konkursy wytrzymałości stawiane są zawsze w rzędzie najpoważniejszych zawodów samochodowych świata i cieszą się szerokim rozgłosem. W Belgji naprzykład najpoważniejszą krajową imprezą są zawody, które odbywają się pod nazwą Wielkiej Nagrody Belgji.

Właśnie niedawno, bo w dniach 7 i 8 czerwca, zawody o Wielką Nagrodę Belgji odbyły się na torze szosowym w Francochamps koło Spa. Do startu stanęło 30 samochodów, w czem były wozy amerykańskie, francuskie i włoskie, ale ani jednego belgijskiego.

Walka w wyścigu toczyła się początkowo między samochodem Bugatti, który prowadzili na zmianę kierowcy Reinartz i Charlier, a małym półtoralitrowym zaledwo, wózkiem Alfa Romeo, prowadzonym przez rosjanina Iwanowskiego i włocha Marinoni. Póżnie samochód Bugatti wycofał się z powodu uszkodzenia, a mała Alfa Romeo zdobyła pierwsze miejsce i nie straciła go już aż do końca doby. Tak więc tegoroczną Wielką Nagrodę Belgji wygrał włoski samochód Alfa Romeo, przebywając dystans 2464 klm. z szybkością średnią 102,6 klm. g., co stanowi rekord konkursu. Poprzedni rekord, ustanowiony w roku 1926 przez francuskich kierowców Boillota i Rigala na samochodzie Peugeot, wynosił 2294 klm.

W poszczególnych kategorjach wyścig tegoroczny wygrały następujące samochody, Chrysler w kat. powyżej trzech litrów (kierowcy de Verse i Mongin), Lancia w kat. trzech litrów (kierowcy Gouvion i Levrelle): Georges Irat w kat. dwóch litrów (kierowcy Rost i Burie), Alfa Romeo w kat. półtora litrowej (kierowcy Iwanowski i Marinoni), Aries w kat. 1100 cm³. (kierowcy Duray i Delano), oraz Senechal w kat. 750 cm³. (kierowca Thelluson).

Na tym samym torze w Francorchamps rozegrane zostały w następną niedzielę, to jest 15 lipca, wyścigi motocyklowe o Wielką Nagrodę Belgji. Zgromadziły one na starcie 40 współzawodników.

Jak było do przewidzenia, wyścigi te zakończyły się zupełnym tryumfem jeźdźców angielskich. Początkowo bieg prowadził zwycięzca angielskiego Tourist Trophy, Dodson na motocyklu Sunbeam, później jednak na pierwsze miejsce wyszedł Craig na maszynie Norton. Jeździec ten pobił rekord okrążenia toru ze znakomitą szybkością średnią 124 klm/g.

Ogromna szybkość nie wyszła mu jednak na dobre, gdyż w osiemnastem okrążeniu był zmuszony się wycofać z powodu defektu. Tym sposobem na pierwszem miejscu znalazł się ponownie Dodson, który na swym Sunbeamie doprowadził bieg do końca.

Ostateczne rezultaty wyścigów są następujące: w biegu kategorji 500 cm³., rozegranym na przestrzeni 417 klm. zwyciężył Dodson na motocyklu Sunbeam w czasie 3 g. 43 m. 06,2 s. z szybkością średnią 112 klm/ g. Drugie miejsce zajął Dementer na mot. Rush.

W kat. 350 cm³. Trebort na motocyklu La Mondriale, przebywając dystans 387 klm. w 4 g. 43 min. 14 s. z szybkością średnią 82 klm g.; drugim był Rauwers na maszynie te samej marki.

W biegu kat. 250 cm³., rozegranym naj dystansie 328 klm. tryumfował Crabtree na motocyklu Excelsior w czasie 3 g. 23 m. 39 s. z szybkością średnię 96 klm/g., drugie miejsce uzyskał Fondu na La Mondiale, trzecie miejsce Thomas na Rex Acme, a czwarte Davisen na Levis.

Wreszcie bieg kat. 175 cm³. zakończył się zwycięstwem jeźdźca niemieckiego. Geiss na motocyklu D. K. W. przybył pierwszy do celu, przebiegając dystans 268 klm. w 2 g. 58 m. 30 s. z rekordową dla tej kategorji szybkością 89 klm g.

Przejdziemy teraz do naszych najbliższych sąsiadów z Zachodu, aby się zapoznać z wynikami wyścigu o Wielką Nagrodę Niemiec, który był urządzony w dniu 15 lipca na słynnym torze szosowym Nürbung Ring w Nadrenji. Tor ten, który wybudowany został dopiero przed rokiem, jest najbardziej interesującym obwodem szosowym na świecie, a pod względem trudności ustępuje jedynie obwodowi Madonie na Sycylji. Nürbung Ring posiada długość 28 klm., na której to przestrzeni znajdują się 172 zakręty oraz szereg silnych wzniesień, dochodzących do 17 .

Rozegrany na tym trudnym torze wyścig o Wielką Nagrodę Niemiec dla samochodów sportowych zakończył się wielkim sukcesem firmy Mercedes-Benz, której samochody zajęły trzy pierwsze miejsca w klasyfikacji. Pierwszy przybył znakomity kierowca Rudolf Caracciola, przebywając dystans 504 klm. w 4 g 54 m. z szybkością średnią 104 klm g. Drugim był Merz, a trzecim Werner. W kategorji samochodów do trzech litrów pojemności zwyciężył Brilli Peri na Bugatti w czasie 5 g 5 m, a w kategorji do półtora litra — Simons na Bugatti w czasie 5 g. 42 m.

Staruszka.

W reidzie tegorocznym uczestniczyła mała „Tatra"p. W. Rychtera mająca na liczniku 192,000 kilometrów.

Tra, tra, tra, tra—Ta-tra, Ta—tra...terkoce wesoło maszynka, gdyż wraca już do Warszawy po znojnej całodziennej pracy. Nagle puff, paff, tssss... stop! Brak „zupy" w zbiorniku, a ta bestja na samej reklamie iść nie chce. Ot, głupi kawał, przecież nigdy nie zdarzyło się jej spalać ponad 7 na setkę... Musi być jakiś powód. Wtem błysnął reflektor boczny i oświetlił wielki afisz na słupie ogłoszeniowym „Reid Międzynarodowy"... A! tu cię boli, zachciało się umarłemu kadzidła!...

Reflektor zgasł, maszynka ruszyła smętnie dalej. Bestja, wie, czego chce. A, no, pogadamy.

— Staruszko, chcesz reidu?

Aż kichnęła w karburator z radości.

— A wytrzymasz?

Straszliwe granie w dyferencjale...

— Napewno?

Zabujała się na wyboju ulicy Grójeckiej radośnie...

— Słuchaj, maszyno do szycia, ale to 3000 kilometrów!

— Gbur, niedowiarek—jęknęła skrzynka biegów...

— Remontu chcesz?

— Nieee... zagrał niezwłocznie sygnał.

— Może nowe cylindry.

— Oj, to, to; oj, to, to, — warknęły hamulce, gdyż ulica była zamknięta dla ruchu.

— Zrobione! — krzyknęłem ucieszony, że obeszło się tylko cylindrami, gdyż trzeba Państwu wiedzieć, że staruszka potrafi mieć swe kaprysy i zażądać nawet... lakieru!

Pognała przez wyboje, jak warjatka; ledwo namówiłem ją, by zatrzymała się przed bramą garażu.

I umowa między kierowcą, a maszyną stanęła.

Przygotowania reidowe. Warsztaty chcą przeprowadzać bolesne operacje Woronowa: wentyle, korbsztangi, kuplong, kolby, szpongrat, wszystkie lagi, buksy, hamrowanie resorów, szejwsowanie nokenweli, konusy, szajbki, muterki, tachometr, amperometr, inne djabły zamorskie z ruskim kluczem (młotek i mesel) na czele... Zatrzęsła się oburzona i zagdakała nieswoim, ochrypliwym głosem na temat: „mówcie po polsku — do kroćset rur karburatorów!"

Skończyło się na cylindrach i tłokach, reszta jeszcze znośna. Zresztą, wytrzymała biedactwo 190 tysięcy kilometrów, wytrzyma jeszcze i te trzy. Musi!

Zapis, marszruta, arytmometr, zegarki, awantura o Kocież., Nic się nie da zrobić, komandor jest nieugięty. Trzeba się zapytać maszynki, czy w tych warunkach pojedzie zgórą na przegranę...

— Staruszko!?

— Cooo... ooo... — jęknął przeciągle starter.

— Wpadniemy na Kocieży!...

Starter chwycił i równy bieg motoru zagdakał:

— Tra... tra, Ta.. tra... otwórz tłumik, to ci coś powiem... tra... tra... ta... tra...

— !?

— Tra... tra... jeżeli tylko znów nam stu kilometrów gdzieś nie „skręcą".. ta.. tra... tra..., jak nam „skręcili" na Zjeździe Gwiaździstym, lub innego „brzydkiego" kawału nie zrobią, to — ta... tra... tra... Kocież nie szkodzi... pojedziemy i dojedziemy, alb... nie!... ta... tra...

Trudno, maszyna chce, nie mam nic w tej sprawie do mówienia!

Park w Warszawie, godziny czekania, bo park „jeszcze troszeczkę „nie tego", brak jeszcze przedstawicielstwa tej, co to „nierychliwa, ale sprawiedliwa" (vide „Reguletto z muzyką Krasińskiego" — Krynica), oraz „pułkownika—dentysty" — od plomb jeszcze niema.

Ustawianie maszyn, wstawianie kierowców „na zapas", kruszenie kopji o alkohol („alkohol—czy pasażer" — oto jest pytanie),.. Uf! nareszcie spać!...

Skoro świt, o ósmej, start. Ach, ten stoper komandora tak predko chodzi... te 20 sekund na start takie krótkie... Ale staruszka jakby odżyła. Raz, dwa, trzy — motor idzie Odjazd, życzenia na temat: „oby ci magneto nawaliło", „pilnuj ślepej kichy"... ostatnie uwagi przyjaciół: „zamówiłem ci w Jabłonnie platformę i konie, tylko nie zapomnij pozbierać wszystkich szczątków!" Ostatnie pożegnanie żony: „Tylko przyjedź w niedzielę przed szóstą, bo musimy iść do kina!"...

Jazda...

— Jurek, czas?..

— Siedem minut 30 sekund nadrobionych...

— Niemożliwe!

— Przepraszam, siedem, dwadzieścia pięć!

— Nie myl się, mój drogi...

Tra.. tra... tra... wolniej, wolniej, tra... tra... tra... tra...

Mijamy zdefektowane wozy, ratujemy panewkę vice komandora i jedziemy wolno, spokojnie, aż do znudzenia... Droga równa, prosta... słońce razi w oczy... spać... spać... tra... tra...

Usypiam.

Wtem... puf, puf, puf... zimny pot występuje na czoło, stop!

— „Puf, puf... a nie śpij... puf, puf... a masz... Wahadełko w rozpędzie; bodajś małpo Renówką została! Natom cię tyle lat tresował!"...

— Jerzy, klucz pięć szesnastych...

Robota wre, stoper liczy minuty, komisarz płacze na temat: „czemu nie kupiłem biletu kolejowego!"..

— Jerzy, papierosa!...

— Jerzy, wahadełko z lewej tylnej...

— Jerzy, bułkę.. tę z szynką, bo się zepsuje...

— Jerzy, nie próżnuj, licz jutrzejsze czasy!...

Pracę co chwila przerywa płacz kontrolera: „drogi panie, a czy my zdołamy dobrnąć z powrotem do Warszawy?"

— Nie... najwyżej do Druskienik...

— Et, niewczesne żarty, panie tego..

Podczas wyścigu zdarzył się tragiczny wypadek, w którym znalazł śmierć czeski kierowca Junek, mąż znanej, o wszechświatowej sławie automobilistki Elizy Junek. Na znak żałoby wycofali się z zawodów wszyscy kierowcy czechosłowaccy.

Na zakończenie kilka słów o rekordach. Słynny angielski rekordzista Malcolm Campbell, któremu niedawnoamerykanin Ray Keech odebrał światowy rekord szybkości samochodowej, rozwijając 335 klm g., pragnie z powrotem odzyskać tytuł najszybszego człowieka na powierzchni ziemi. Cała trudność polega na znalezieniu miejsca odpowiedniego dla rozwinięcia tak szalonaj szybkości. Compbell niedawno podróżował po Danji, gdzie na wybrzeżu morskiem spodziewał się natrafić na odpowiednią okolicę, ale widocznie nic nie znalazł skoro, obecnie obiega pogłoska, że dla pobicia rekordu wybiera on aż na pustynię do Syrji.

O nowym rekordzie światowym komunikują z Ameryki. Na torze w Detroit kierowca Leon Duvay na samochodzie wyścigowym Miller, posiadającym napęd na przednie koła rozwinął na przestrzeni jednego okrążenia szybkość 237 klm g., bijąc światowy rekord szybkości torowej.

Marjan Krynicki

Wypadki tragiczne

Zagranicą coraz bardziej zwracają uwagę na badania tak zwane psycho-fizyczne kandydatów na szoferów. Kwalifikacje do pełnienia tej odpowiedzialnej funkcji nie są równomierne u wszystkich osobników, pragnących poświęcić się szoferskiemu zawodowi. Stan nerwów, specjalne właściwości psychiczne, jak spostrzegawczość, zimna krew, szybki dar orjentacji — składają się na całość, stanowiącą o pomyślnych lub niepomyślnych danych. Kandydata poddania próbie świetlnej, następnie dźwiękowej, by określić szybkość reagowania na sygnały. Ostatecznie, obydwa rodzaje sygnalizacji łączą, egzaminowany ma zaś w trakcie tego odpowiednio manipulować kierownicą i pedałami. Dodać należy, że podczas całej próby przed badanymi wyświetlają sensacyjny film, który ma na celu odciągać uwagę od sygnałów. Jeśli egzaminowany tym pokusom nie ulegnie i sygnałów nie zmyli — posiada wszelkie kwalifikacje na dobrego szofera, uważnego skupionego w jakichkolwiek bądź okolicznościach. Badań tego rodzaju w Polsce jeszcze nie mamy, a należałoby je zaprowadzić, gdyż wielki napływ amatorów pozwoliłby wybrać najodpowiedniejsze jednostki, tem samem zwiększyć bezpieczeństwo publiczne. Oto co notuje statystyka za miesiąc czerwiec r. b. Padło ofiarą wypadków samochodowych w Warszawie 167, w tem 7 poniosło śmierć na miejscu, lub zmarło w szpitalu. W tym samym czasie w roku ubiegłym było 64 os. ranne i 2 zabite. Ruch uliczny wzrasta z roku na rok, a z nim razem wzrasta ilość wypadków. Czas najwyższy pomyśleć o środkach przeciwdziałania. Między innemi, prasa stołeczna coraz energiczniej domaga się wydania zarządzeń, nakazujących szoferom zatrzymywanie się przed przystankami tramwajowemi, gdyż największa ilość wypadków właśnie tam ma miejsce. W wielu wypadkach publiczność interwenjuje sama, a nie rzadko zdarzają się próby dokonania samosądu nad szoferami, wina których jest wątpliwa. Tak, nprz. na ulicy Gęsiej tłum zatakował szofera, który najechał na przechodnia. Napadniętemu z pomocą pośpieszył inny szofer. Na odgłos awantury przybył policjant i dopiero strzałami z rewolweru na postrach zdołał rozproszyć tłum. Szoferów odprowadzono do komisarjatu

Przy ul. Hożej przed domem nr. 66 taksówka przejechała kobietę. Szofer stchórzył i zbiegł Zauważony przez publiczność numer uciekającej taksówki ma być: 2015.

Na pl. Napoleona został najechany przez taksówkę 65 letni Abram Goldwasser. Szofer zwiększywszy szybkość samochodu zdołał zbiec. Policjant przewiózł poszkodowanego do ambulatorjum Pogotowia. Następnego dnia stan chorego o tyle się pogorszył, że przewieziono go do szpitala Dzieciątka Jezus. Tam w kilka godzin później zmarł. Policja jest na tropie szofera — zabójcy.

Przy zbiegu Chmielnej i Marszałkowskiej samochód wpadł na Franciszka Walkowiaka, z zawodu mechanika. Szarpane rany lewego ucha, potłuczenie ogólne twarzy.

Przy zbiegu ulic Miodowej i Kapitulnej motocykl przejechał chłopca. Potłuczenie lewego kolana i biodra.

Przy zbiegu Marszałkowskiej i Skorupki samochód przejechał 55 letnią kobietę. Wstrząs mózgu oraz rany tłuczone głowy. Na rogu Książęcej i Szarej wóz ciężarowy przejechał 14 letniego chłopca. Złamanie trzech żeber i rana tłuczona nogi. Na ul. Sieradzkiej dostała się pod samochód 4-letnia dziewczynka. Po opatrunku dziecko w stanie ciężkim przewieziono do szpitala.

W pow. Włocławskim pod wsią Pyszkowo opadł na skutek uszkodzenia motoru samolot. Podczas przymusowego lądowania aparat przewrócił się, przygniatając lotników. Byli to lecący z Warszawy do Poznania oficerowie 3 plk. lotniczego w Poznaniu. Piloci doznali lekkich obrażeń. Samolot zdruzgotany.

Z wypadków samochodowych na prowincji notujemy ciekawy wypadek: z *przemęczenia i zaśnięcia przy kierownicy prowadzącego samochód.* Mianowicie pod Wąbrzeźnem auto ciężarowe firmy „Dom Ekspedycyjny", jadące z Gdańska wpadło z taką siłą na drzewo, że z samochodu pozostały tylko zdruzgotane szczątki. Śledztwo wykazało, że samochodu nie prowadził szofer, tylko niejaki Juljan Müller, nie mający prawa jazdy, szofer zaś spał. Sprawca katastrofy zeznał, iż zdrzemnął się również z przemęczenia. W tym właśnie momencie nastąpiła katastrofa. Pisma warszawskie, omawiając ten wypadek, zwracają uwagę Min. Pracy i Op. Społ. na fakt, iż kierowcy warszawskich taksówek pełnią swą wyczerpująca służbę przy kierownicy nieraz przez 24 godziny! W takich warunkach pracy niejedną katastrofe należy przypisać niesłychanemu nerwowemu przemęczeniu tych ludzi.

Na szosie Kutno—Łowicz wskutek nadmiernej szybkości jazdy wypadł z samochodu i doznał ciężkich obrażeń pasażer. Szofer został zatrzymany i przekazany sędziemu śledczemu.

Znów mamy do zanotowania dwa wypadki autobusowe o wyniku tragicznym.

Na drodzę Łobżenica i Wyrzysk autobus wskutek złamania się osi spadł z szosy do rowu. Jedna osoba poniosła śmierć, reszta pasażerów ciężko ranni.

Pod Gdańskiem auto ciężarowe w pełnym pędzie zderzyło się z autobusem, wiozącym większą ilość pasażerów. Zderzenie było tak gwałtowne, iż ciężki autobus odrzucony został wbok, poczem stoczył się do rowu. 17 pasażerów odniosło poważniejsze obrażenia.

Na szosie między Będzinem i Czeladzią przed szybkojadącym samochodem stanęło nagle dwuch pijanych osobników. Szofer gwałtownie zahamował, wskutek czego samochód wywrócił się, przykrywając pasażerów. Jedna osoba ciężko ranna, reszta odniosła lekkie obrażenia.

ZAGRANICA. Jesteśmy u progu do wyświetlenia sensacyjnej sprawy bankiera Loevensteina. Do Boulogne sur Mer przybył statek rybaczy ze zwłokami, wydobytemi z wody koło Calais. Pomimo, iż zwłoki znajdowały się w stanie silnego rozkładu, udało się ustalić z rozmaitych oznak, że są to zwłoki Loevensteina. Krewni oraz władze sądowe zażądały obdukcji gdyż zachodziło podejrzenie morderstwa, obdukcja narazie podejrzeń tych nie potwierdza. Jelita mają być poddane specjalnym badaniom, czy nie zawierają śladów trucizny. Prasa zagraniczna pełna jest komentarzy, podobno spodziewane są sensacyjne aresztowania.

Z wypadków samolotowych zagranicą mamy do zanotowania. Z Kowna donoszą o zderzeniu się dwuch litewskich samolotów wojskowych podczas ćwiczeń na wysokości 500 mtr. Samoloty zostały zupełnie rozbite, piloci ponieśli śmierć na miejscu.

Z Nowego Yorku donoszą, że na lotnisku Curtisfield spadł „popularny" lotnik Levin ze swym aparatem, „Miss Columbia". Samolot zniszczony, Levin bez szwanku.

J. B.

Praca, praca... A stoper, psia kość, liczy,.. że też nie ma sposobu, by go zatrzymać!!

— Jazda, Jerzy, jaki czas?

— Po czasie dwadzieścia dwie i pół...

— Dobra... papierosa!

Tra... tra... tra... tra — a nie śpij, a nie śpij...

Druskieniki — o czasie. Wszystko w porządku... Noc, pluskwy, rozmyślania... Co to może być w tej przeklętej dynamo?... Ładuje, kiedy chce; co to może być... kabel?... szczotki... ach, te warsztaty... przekleństwo!

— Oby wam tłumik kołkiem stanął!...

Rano tragedja. Ten chce jechać, ten chce tu, ten tam; temu dali pokój o trzech oknach, ten znów szykanowany, bo z kurjera (już ja was osmaruję...).

Protesty zawodników na temat: „co, u djabła, sport, czy przejażdżka prasy?"

Start.. jazda... Nudy, nudy... aż... do znudzenia.

Noc, spać!

Start... nudy, nudy...

Górki, deszcz...

Aż staruszkę podrzuciło.

— Tra.. tra, czy my zawsze przyjeżdżać będziemy ostatnimi?

Wiraże, serpentyny... błoto!

Gazu, gazu, śmiało.

— Jerzy, czas?

— O czasie!

— Zapisz na jutro rano do naprawy: rozrząd, dynamo, smarować, sztyfty, resory, dwie gumy, guzik u kurtki, bagażnik przykręcić, łożysko lewe przednie, woda sodowa...

Gaz, gaz .. tempo...

Wściekłe rzucanie na serpentynach, straszliwe poślizgi...

— Jerzy, czy polisa ubezpieczeniowa jest aby ważna?

— Tylko od śmierci...

— W porządku... papierosa...

Gaz, gaz... Ach te góry... Tempo, do konia parowego!

Park.

— Jerzy, czas?

— O czasie ..

Uf... odetchnąłem z ulgą. Nareszcie ktoś został po drodze. Ktoś wlecze się jeszcze po rowach, ktoś ma już punkty i to „zdrowe"; ktoś jest już po czasie..

— Dziękuję, staruszko!...

Motor jeszcze na chwilę ożył... (A widzisz?!

Start...

Chcę, żebyśmy kręćka dostali... Rymanów — Zdrój pod górkę, Rymanów — Zdrój z górki; Iwonicz—pod górkę, Iwonicz — z górki... Pod górkę... z górki... pod górkę... z górki...

— Ta... tra... tra... tra... oj, niedobrze mi... choć kawałek płaszczyzny .. płaszczyzny!!

— Moja droga, uspokój się!

— Tra... tra... tra... można zwarjować...

— Chcesz „Polminu"

— Grr... grr...—zachrobotało w skrzynce biegów...

— No, no, już dobrze, nie złość się..

— Tra... tra... tra... nie bądź za dowcipny ..

Krynica... pijatyka... prasa nie chce spać w „Lwiej dziurze"... Szkoda, bo ładna. Ba, mało ładna piękna. Posłuchajcie, co mówi kapitan: „przyszła mała, w jednej koszulinie i stanęła nieśmiało u proga"... Nieboga!...

Humor, podsycany umiejętnie przez Hemara, każe nam wyczyniać rzeczy dziwne z wodą kryniczną (vice-Bartek ze szklanką whisky i rurką na deptaku), Bitschan odzyskuje rozbity przez kamień humor, Ansaldo szwejsuje swą reputację; nawet Renówka zaczyna powoli łatać swe roztrzęsione kości .. Radość życia i propozycje w rodzaju: „panie Rówkiewicz, może pan skoczy z Renówką ze skoczni?!"

Ale wszystko, co piękne ma swój koniec, tylko „wielki autobus Mièsse wlecze się wciąż za nami" (patrz „Reguletto z amortyzatorem w roli głównej"), więc czas już jechać krętemi drogami do Buska, gdzie oczekują na nas.. łazienki — w charakterze lokalu... noclegowego.

Vice-gospodarz szuka swej... vice-gospodyni — butelki i... znajduje ją w restauracji gdzie Chełmicki już basowy rej wśród par tancernych wodzi (wcześniejsze zapalanie, panowie! ..)

Start...

— Tra... tra... tra... czemu z nami Hemar nie chce jechać?..

— Bo, widzisz, staruszko, on chce użyć wrażeń, a my jedziemy za ostrożnie...

— Tra... tra... głupstwa gadasz .. jesteś rura wydechowa, idjota, magneto ci się przestawiło... tra... tra... zła jestem... masz gwóźdź!...

Psss...

A, bodaj cię..

— Jerzy, papierosa! —

— !

— Lewarek, pompa! —

— A nie pozostaw łyżki w oponie — uwaga mego pomocnika...

Gotowe.

Jerzy, czas?

— Trzy i pół po czasie!

— Ooo!

Jazda, gaz tempo...

Raszyn... Stop!

— Tra . tra... tra .. co to?

— Raszyn!

— Coo? już... tra... tra... wiesz co, jedziemy z powrotem... tra.. tra...

— Coś ty, stara? wściekłaś się...

— Tra... tra... eh, tak krótko? Za krótkie są te reidy..

A to, bestja! Co? Podobała jej się ta mieszanka alkoholowa!

Próba szybkości — start z miejsca. Kontroler brutalnie pogania maszynę batem... Zdenerwowała się biedaczka; wszak nikt jej dotąd batem nie bił.

Pogłaskałem ją na uspokojenie... Poszła, jak z procy...

A teraz zadowolona stoi wygodnie w boksie i, gdy ją ludzie oglądają, szczerzy wesoło swą skołataną krzywą maskę na wieczny kobiecy temat:

— Kiedy mi sprawisz nowy lakier Karpińskiego i gumy od Engleberta.

R.

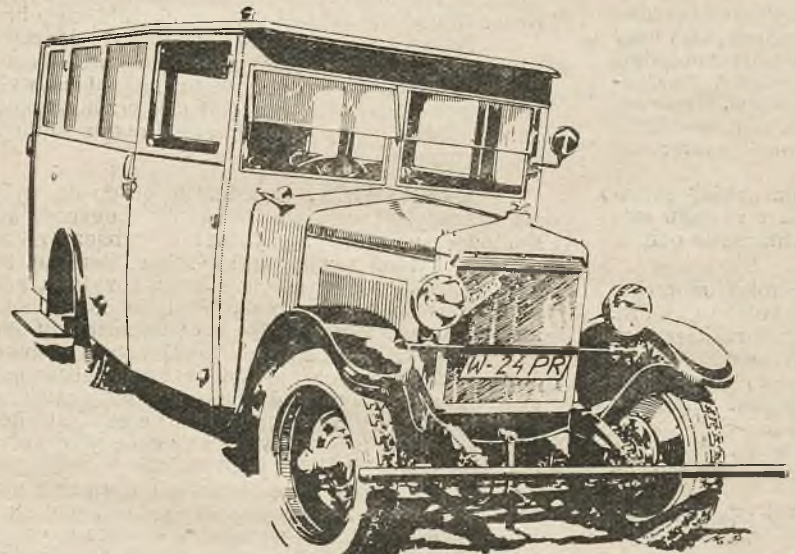
SAMOCHODY

FABRYKI

„URSUS"

SP. AKC.

Całkowicie wykonane w kraju.



Idealne na złe drogi.
Oszczędne i trwałe.
Przystępne w cenie.
Dogodne warunki spłaty.



ZARZĄD:
Warszawa, Skierniewicka 27 — 29
tel. 171-06, 11-84.

FABRYKA:
Czechowice pod Warszawą.

Kosztorysy wysyłamy na żądanie.

Największe warsztaty reperacyjne

„MAGNET"

Sp. z o. o.

Firma nagrodzona dyplomem uznania L. O. P. P. w 1927 r.

Z. POPŁAWSKI

WARSZAWA, HOŻA 33, TELEFON 19-31

S. E. V. **(Francja)**
Generalne Przedstawicielstwo na Rzeczposp. Polską i w. m. Gdańsk
Magneta — Świece — Startery — Dynama — Części stale na składzie

„FORD"
Autoryzowane warsztaty i skład oryginalnych części zapasowych.

„TUDOR"
Wyłączna sprzedaż akumulatorów światowej sławy.

„LUCAS" **(Anglja)**
Instalacje elektryczne-samochodowe.

„VULCANIT"
Pudełka ebonitowe do akumulatorów i t. d.

Ceny fabryczne. **Ceny fabryczne.**

ŚWIECE

Gilardoni

DOSTARCZA

BELGIJSKO-POLSKIE

TOWARZYSTWO HANDLOWO-PRZEMYSŁOWE

„BELPOL"

Sp. Akc.

WASZAWA, ŻÓRAWIA 15 TEL.: 274-63, 274-03.

CENY OGŁOSZEŃ

Stronica frontowa 60 gr. za cm.². Stronica w tekście i za tekstem 40 gr. za cm².
Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę do 3 wierszy **gratis.**

Prenumerata kwartalna „Autolotu" 3 zł. z odnoszeniem do domu lub z wysyłką na prowincję 3,50 zł. Numer pojedyńczy 30 gr.

Radaktor: ST. STRUMPH WOJTKIEWICZ. Wydawca: T. Q. KOZIEŁŁKIEWICZ. Redaktor odpowiedzialny: J. SCHOLTZ

Drukarnia Społeczna Pl. Grzybowski 3/5 tel. 205-80